

Auswertung der Umfrage zu den neuen Kanälen „Air-to-Air Regionen“

Ausgangssituation

Der DSV hatte gemeinsam mit dem Bundesamt für Flugsicherung (BAF) im April 2020 die Einteilung in zehn Regionen veröffentlicht, um regional zugeordnete Kanäle zu schaffen, auf denen Piloten miteinander kommunizieren können. Klare Zielsetzung war und ist es, die Flugsicherheit zu erhöhen. Das BAF hat die Einführung mit der NfL 1-1935-20 umgesetzt.

Die Nutzung der Air-to-Air Regionen (A2A) in der Flugsaison 2020 stand unter den Bedingungen und Auswirkungen der Corona Pandemie. Durch den späten Start in die Flugsaison 2020 und der deutlich niedrigeren Anzahl von Flügen, haben wir daher bei der Auswertung der Umfrage nur eine eingeschränkte Auswahl konkreter Hinweise erhalten.

Im Sinne des Reviews dieser Maßnahme zur Verbesserung der Flugsicherheit, hat der DSV, wie bereits bei der Einführung angekündigt, dazu im Januar 2021 eine Online-Umfrage initiiert, an der die Pilotinnen und Piloten Angaben mit ihren Erfahrungen mit der Nutzung der Kanäle bzw. den Regionen einbringen konnten.

Es gab zwar ein großes Feed-back von Pilotinnen und Piloten, die sich überwiegend positiv über das Prinzip der A2A-Kanäle geäußert haben. Andererseits haben sie jedoch darauf verwiesen, dass aufgrund der geringen Anzahl von Flügen noch keine belastbaren Aussagen zu treffen waren. Ausdrücklich wurde aber auf die Beibehaltung der A2A-Kanäle hingewiesen und der Vorschlag unterbreitet, das Review im Winter 2021/22 zu wiederholen.

Mit konkreten Vorschlägen und Hinweisen haben im Rahmen der Umfrage doch 62 Piloten teilgenommen: 59 Piloten sind primär Segelflieger; jeweils ein Pilot war aus dem Segment Motorflug, Ultraleicht sowie Gleitschirm/Hängegleiter vertreten.

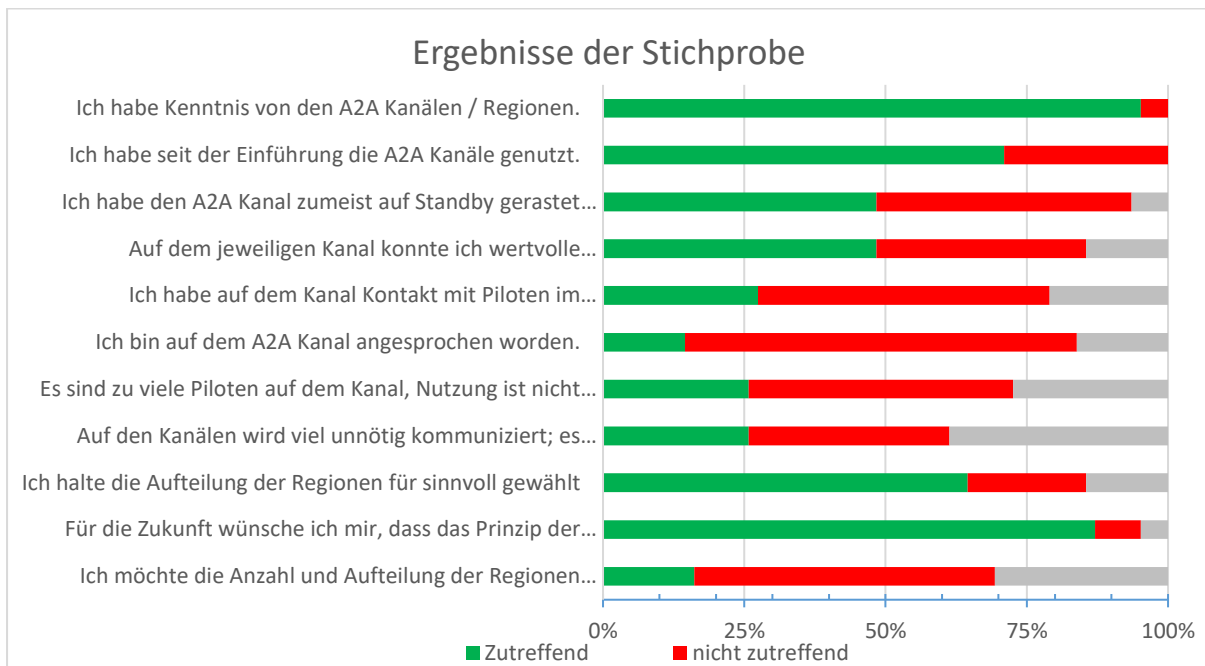
Wir können daher – unter den bekannten Corona-Bedingungen – die Umfrage aber doch als repräsentative Stichprobe bewerten und erste Schlüsse daraus ziehen.

Der digitale Fragebogen enthielt elf geschlossene Fragen (Antwortmöglichkeiten „trifft zu“, „trifft nicht zu“ und „keine Aussage möglich“) sowie drei offene Fragen, in denen die Teilnehmer ihre Antworten in Textform eingeben konnten. Für konkrete Vorschläge zur Aufteilung der Regionen bestand die Option, Dateien in die Beantwortung zu integrieren, beispielsweise Vorschläge zur Abänderung der Grenzverläufe.

Die Auswertung des Fragebogens und die daraus abgeleiteten Folgemaßnahmen bzw. Verbesserungen im Bereich Gliederung, Veröffentlichung und Verfahren zeigt die folgende Übersicht.

Zusammenfassung Stichprobe auf die geschlossenen Fragen (alle Angaben immer mit Bezug auf alle Teilnehmer der Stichprobe):

1. 9 von 10 Teilnehmern haben Kenntnis über die Existenz der Air-to-Air Regionen
2. Etwa ¼ der Teilnehmer haben die Kanäle in der Saison 2020 tatsächlich auch genutzt.
3. Knapp die Hälfte der Teilnehmer hatte den Kanal im Funkgerät konsequent (als Standby-Kanal) gerastet und war empfangsbereit.
4. Die Hälfte der Teilnehmer konnten auf dem jeweiligen Kanal wertvolle Informationen bekommen.
5. Rund ¼ haben auf dem Kanal mit anderen Piloten Kontakt aufgenommen.
6. Jeder zehnte Befragte wurde aktiv auf einem Kanal in der Region angesprochen.
7. Ca. ¼ der Befragten halten eine Nutzung für den eigentlichen Zweck der A2A-Kanäle nicht oder nur bedingt möglich, da auf den Kanälen zu viel Sprechfunkverkehr anderer Art stattfindet. Dieselbe Anzahl an Befragten sind der Meinung, dass diese Art von Funkverkehr störend ist, da mit Bezug auf den Zweck der Kanäle irrelevante Informationen ausgetauscht werden.
8. Rund 2/3 der Befragten halten die Aufteilung und Anzahl der Regionen für sinnvoll.
9. Fast 9/10 der Befragten wünschen sich, dass dieses Konzept weiterverfolgt wird.
10. Einige wenige der Befragten sind der Auffassung, dass die regionale Aufteilung verbessert werden kann.



Zusammenfassung der Antworten auf die offenen Fragen:

Frage: A Erläuterungen für Potential für weitere Verbesserungen der Flugsicherheit

Etwa 1/3 der Teilnehmer äußerten sich hierzu: Aufgrund der Antworten hat sich auch herausgestellt, dass das A2A-System noch zu wenig bekannt ist. Zudem fehlen aufgrund der kurzen Saison 2020 hinreichend Erfahrungen mit der Nutzung.

Wünsche nach z.T. mehr und auch weniger Kanälen wurden ebenfalls geäußert.

Dies lag offenbar an einem zumindest teilweise falschen Verständnis des A2A-Prinzips. Der Wunsch nach mehreren Kanälen pro Region ist von daher widersinnig, da er der Grundidee widerspricht.

Offensichtlich existiert jedoch der Bedarf nach weiteren (nicht regionsgebundenen) Kanälen für den sog. Teamflug.

Frage B: Vorschläge für Anzahl und Aufteilung der Regionen

Etwa ¼ der Teilnehmer äußerten sich hierzu: Es ist erstaunlich, dass von einigen Piloten mehr Regionen vorgeschlagen werden und von anderen weniger Regionen gewünscht werden.

Die Grenzen zwischen den Regionen seien teilweise unglücklich gelegt, insbesondere im Bereich Berlin / Fläming (Regionen 2 und 4) sowie im Bereich Schwäbische Alb / Schwarzwald (Region 9), für die eine kleinräumigere Aufteilung vorgeschlagen wurde. Schwerpunkt für Verbesserungspotential ist der Bereich Schwäbische Alb und Schwarzwald, wo offenbar eine starke Nutzung erfolgte und die Kanäle zeitweise überlastet waren.

Ein Teilnehmer wies auf einen ungünstigen Grenzverlauf im Bereich Karlsruhe-Mannheim hin (Region 7 – 9).

Weiterhin ist die Aufnahme der A2A-Regionen in der ICAO Karte 1:500.000 (zumindest für die Ausgabe Segelflug) angeregt worden.

Bei einigen Teilnehmern waren die Regionen nicht in digitaler Form vorhanden, was die Nutzung während des Fluges erleichtert hätte (Anmerkung: die Regionen wurden als Open Air Dateien auf der DSV Homepage veröffentlicht und waren somit verfügbar).

Frage C: Gibt es weiteres konkretes Verbesserungspotential?

Etwa 1/3 der Teilnehmer äußerten sich hierzu: Diese Teilnehmer machten hier keine neuen Vorschläge, sondern bestätigten damit ihre Vorschläge zu den Offenen Fragen in den Bereichen A und B.

Zusammenfassung

1. In der geschlossenen Frage 1 gaben 90% der Teilnehmer an, Kenntnis über die A2A-Kanäle zu besitzen. Insgesamt ist vermutlich aber einem erheblichen Teil aller am Luftverkehr teilnehmenden Piloten die Existenz der A2A-Kanäle immer noch nicht hinreichend bekannt. Deshalb konnte das Ziel der (sicheren) Erreichbarkeit auf den A2A-Kanälen bisher nur teilweise erreicht werden.

Unsere Aufgaben

→ Soziale Medien, Presse, Homepages müssen stärker genutzt werden.
→ Nur wenn die Kenntnis über A2A flächendeckend besteht, kann diese auch ihr Potential ausspielen.

2. Dort wo die Kanäle genutzt wurden, waren die entsprechenden Kanäle häufig „überfüllt“. Hier sind regionale Schwerpunkte die Schwäbische Alb und Schwarzwald. Dort, wo sowieso intensiver Aufwindsportler-Betrieb ist, entsteht bei Nutzung der Kanäle schnell eine Überlast-Situation.

Unsere Aufgaben

→optimierte Anpassung / Aufteilung gerade in den fliegerisch intensiv genutzten Regionen (Hoher Fläming; Schwäbische Alb; Schwarzwald) erscheint sinnvoll
→Die Nutzungsregeln müssen verstärkt kommuniziert werden. A2A ist KEINE „Quassel-Frequenz“, vielmehr ist sie zum Ansprechen von „fremden“ Piloten gedacht, um sicherheitsrelevante Informationen auszutauschen.

3. Im Teamflug werden weitere nutzbare allgemein verfügbare Kanäle für den taktischen Flugfunk in größerer Anzahl und flächendeckend benötigt. Dieser Aufgabe kann und will das Konzept der regional zugeordneten A2A Kanälen nicht erfüllen. Der offenbar gelegentliche Missbrauch von Flugplatzkanälen ist ebenfalls nicht zulässig. Im NfL 1-1935-20 sind derzeit nur 2 Kanäle zur Nutzung als „Teamflug-Kanal“ für das gesamte Bundesgebiet zugewiesen und nutzbar: 122.540 & 122.555.

Unsere Aufgaben

→Konzept und Ansprache an das BAF zur Bereitstellung von weiteren bundesweiten „Teamflug-Kanälen“

→Nutzen:

- Vermeidung von nicht legaler Nutzung von nicht vorgesehenen Kanälen und
- Vermeidung der Überlastung von A2A-Kanälen

→Hinweis am Rande zur Weiterleitung: der „eigene“ Flugplatzkanal darf nur in einem definierten Radius (meist 25km) um den Flugplatz genutzt werden (siehe Zuteilungs-Urkunde der BuNetzA).

4. In den offenen Antworten wurde auch die technische Unterstützung bei der Nutzung im Cockpit angesprochen: Darstellung des gerasteten Kanals im Power-Flarm, damit ein potenzieller „nicht bekannter Mitflieger weiß“, auf welchem Kanal man selbst ist. Inwieweit diese technische Option besteht. Dies kann hier aktuell nicht näher untersucht werden.

Unsere Aufgaben

→Wir werden dazu mit den Herstellern der Geräte in Kontakt treten.

5. Veröffentlichung in der nächstjährigen ICAO Karte:

Unsere Aufgaben

→Wir werden der DFS den Vorschlag unterbreiten, die Grenzen und die Kanäle auf der ICAO-Karte Ausgabe Segelflug in geeigneter Weise darzustellen

Die Grenzen der Regionen/Karten in digitaler Form sind bereits 2020 als Datei zur Verfügung gestellt worden (OpenAir Format)

Der DSV wird mit seinen beiden Fachbereichen „Luftraum“ und „Flugsicherheit“ zu Beginn der Flugsaison 2021 eine weitere Awareness Kampagne mit Information zu den Regionen und zur Nutzung der A2A-Kanäle an alle DSV Mitglieder versenden und zudem allen Aufwindfliegern über die Medien zugänglich machen.

Stand: Ende März 2021

